



ANTE LO INEVITABLE

La resolución de los cuerpos centrales de la Confraternidad, empujando al gobierno y a las empresas para resolver los asuntos en litigio antes del 31 de diciembre próximo, hasta la fecha parece que no preocupa mayormente a ninguna de las partes. El gobierno — que debiera ser el más interesado en evitar un conflicto — nada ha hecho; las empresas, por su parte, siguen obrando como antes, sin tener para nada en cuenta el deseo del personal, concretado en la citada resolución de la Confraternidad.

De no producirse algún cambio radical en la actitud de las partes, nos parece que el conflicto anunciado se hará inevitable. El tiempo transcurrirá; y si no se aprovechan los días que restan para buscar una solución, pronto llegará la fecha señalada para hacer entrar en acción factores más persuasivos, y el país sufrirá las consecuencias de la apatía del gobierno y de la calculada indiferencia de las empresas.

Los ferroviarios organizados, que no pueden ignorar la actitud de las empresas y el gobierno, están en el deber de estudiar su significado. Y si llegan a comprobar, como es probable, que ella tiene por objeto especular con sus reivindicaciones, deben hacerle público a fin de que la población se comprometa de la inmoralidad que anima a ambos pulpos, o sea, el Estado y empresas.

Por que es francamente chocante y por demás sintomático que las empresas y el gobierno, no obstante la notificación de la Confraternidad, dejen transcurrir el tiempo sin siquiera intentar aprovecharlo para evitar el conflicto que se presenta cada vez más inminente y seguro. ¿Qué significa esa actitud?

Sin pretender escudriñar las intenciones de los dirigentes de las empresas ni estar en el "secreto" de la política del gobierno, nos parece que la actitud enigmática de ambos tiene para los ferroviarios un significado claro y preciso. Esa actitud, a nuestro entender, no puede significar más que el hecho de que las empresas y el gobierno no tienen mayor interés a la Confraternidad; y si esta hipótesis no fuera cierta, como parece que no lo es (ya que ambos han demostrado, en otras ocasiones, tener muy en cuenta la fuerza de nuestra organización), habría que admitir esta otra conclusión: que empresas y gobierno necesitan de un conflicto con el personal ferroviario como del

origeno — ha de aceptar sin mayores protestas una elevación de las tarifas con tal que esta vaya acompañada del restablecimiento de los servicios. Y, en este caso, las empresas habrían realizado su ambicioso negocio y el gobierno, por su parte, realizado su juego favorito de aparecer como defensor de los intereses generales.

Y si esto ocurre, el señor Público, que es quien menos cuida sus propios intereses, al verse víctima de su propia inconsciencia, volverá a vociferar contra los ferroviarios insaciables.

Sin embargo, en esta ocasión, como en las anteriores, con los ferroviarios los que menos culpa tienen. Las empresas, a igual que los demás capitalistas, no consultan a sus empleados, al contrario, con éstos guardan menos consideraciones que con el público.

Ahora bien; si el plan de las empresas y del gobierno fuera como el que hemos esbozado, ¿cuál debería ser la actitud del personal ferroviario? Para nosotros la actitud del personal — sea cual fuera la del gobierno y la de las empresas — tienen que ser de acuerdo a lo resuelto, a no ser que prefiera renunciar a satisfacer sus aspiraciones. De no aceptar un acto de renuncia — y esto no existe en el ánimo de nadie — deben los ferroviarios responder a la consulta que por iniciativa de los cuerpos centrales se lleva a cabo, y desde ya ir tomando las medidas necesarias para asegurar el éxito del trabajo a reglamento o huelga, medidas que las empresas van haciendo inevitables con sus maliciosos procedimientos.

Esta actitud es necesaria tanto para materializar las aspiraciones como para evitar de caer víctimas de las maniobras de las empresas y del gobierno. Y para realizar esto, es preciso que los obreros y empleados procedan con energía y coordinan inteligentemente sus fuerzas, aprovechando lo mejor posible el tiempo que resta.

Las protestas aisladas y las acciones inorgánicas — si pueden tener justificación, ya que suelen ser el fruto de la desesperación — nunca o en muy contadas ocasiones dan resultado. En la mayoría de los casos, los ferroviarios, aprovechando la experiencia, deben preparar su próxima lucha sin la arbitrariedad y precipitaciones que han malogrado las acciones anteriores.

He ahí la misión que deben cumplir los militantes. Sabiendo que la lucha es inevitable, hay que hacer lo posible para que ésta tenga como resultado el triunfo.

Y si el personal quiere, esto será mucho más fácil de lo que parece. Mientras las empresas y el gobierno juegan, los ferroviarios deben trabajar con decisión y entusiasmo, porque sólo así se alcanza la victoria.

Nuestra emancipación será obra de la clase y no de los redentores de oficio

Con frecuencia oímos sostener, con un entusiasmo digno de mejor causa, que los sindicatos sólo tienen por misión la conquista de salarios y la reducción de horas de trabajo, y que lo demás debe dejarse librado a fuerzas externas "porque los trabajadores no somos capaces" de discernir sobre lo que debemos hacer y los medios de que podremos valernos para transformar la actual estructura social en sociedad de productores libres, aboliendo para siempre la explotación del hombre.

Nada tendríamos que objetar si quienes dijeran esto no fueran trabajadores, ya que en este caso serían parte interesada en substituir la tiranía del capital por la del profesional del intelecto para poder seguir viviendo del "dolce far niente"; pero he aquí que no son sólo aquellos quienes sostienen esta peregrina ocurrencia sino muchos de los mismos trabajadores que sintiéndose incapaces para cooperar en la obra de redención en que nuestra clase está empeñada, disfrazan esta cobardía aceptando el sofisma grosero de los "sabios" que nos niegan capacidad para emanciparnos y para dirigir el timón de la nueva nave que estamos construyendo para conducir a la humanidad al puerto indicado en el mapa de la historia como el inmediato en esta trayectoria impuesta por la ineludible ley del desenvolvimiento humano.

No vamos a negar que la mayoría de los trabajadores ingresan a la lucha sindical con la sola intención de mejorar su situación personal consiguiendo mejor sueldo y menos trabajo, y no sólo no negamos eso, sino que por el contrario, estamos convencidos de que ahí radica la vir-

necesita sin pretender subordinarlo, alegando mayor capacidad; capacidad esta, que ellos saben es más aparente que real en la mayoría de los casos, pues no es motivada siempre por mayor inteligencia, sino por el diferente medio de vida en que han debido actuar. Por otra parte, estos compañeros no aspiran a la división de estas nuevas castas, sino que desean vivamente la unión definitiva de la cultura del espíritu con el trabajo, tal como se practica hace miles de años en la vieja Grecia donde un Sócrates esculpa para ganar el sustento, y en Holanda un Espinosa fabrica anteojos.

No es, por lo tanto, el sindicato una simple asociación de socorros mutuos o una sociedad para obtener una mejora inmediata solamente, sino el instrumento revolucionario por excelencia, de nuestra clase, en el amplio sentido del vocablo; la escuela práctica en la cual vamos aprendiendo desde el a b c, lo que necesitamos, no sólo para emanciparnos del tutelaje capitalista, sino también para la instauración del orden de vida más armónico y perfecto que ha de suceder al actual.

Los trabajadores debemos capacitarnos todo lo posible para el momento, pero jamás aceptar el tutelaje de elementos extraños a nuestra clase; pues de aceptarlo nunca aprenderemos a caminar solos y siempre seremos esclavos.

E. P. Zagasti

EL VOTO GENERAL

Necesidad de su amplitud y rapidez

Deseario que el voto general a que están sometidos los compañeros ferroviarios resalte la expresión sincera de la voluntad de los mismos, reiteramos la necesidad de que no quede un militante de la Confraternidad sin cumplir con este deber. Todos los ferroviarios conscientes deben asumir, en esta hora de prueba para el gremio, la responsabilidad de sus actos, emitiendo su voto como lo indica su conciencia. No debe olvidarse que no se elude la responsabilidad con la abstención, sino que, por el contrario, mientras carga con ella por no haber hecho lo que debió, no tiene la satisfacción del deber cumplido.

También significamos a los compañeros la necesidad de que se active esta votación a fin de que dentro del plazo acordado pueda conocerse el resultado de este plebiscito que ha de ser el que ha de fijar a la organización el derrotero por el que ha de seguir para la obtención de las legítimas aspiraciones del gremio. Todos a trabajar, pues, activamente, para que se realice el voto cuanto antes y así puedan hacerse las cosas como es debido; demostrando a propios y extraños que es la voluntad de la mayoría la que determina nuestros actos, con lo cual se reafirmará la confianza que es necesaria para luchar y triunfar. Hay que destruir, con este concreto elemento, la patraña de nuestros enemigos que, en toda ocasión, afirman que obramos arrastrados por "agitadores de oficio", demostrando que el gremio es capaz de trazarse su línea de conducta en todos los momentos.

UN BUEN CONSEJO

(Leyenda árabe)

Camino de la Meca iban dos árabes, cuando, a su paso, salieron varios perros a ladrarlos. Uno siguió su camino y el otro puso a tirarles piedras. Y cuando al año de la Meca, volvió el árabe, encontró a su compañero todavía enredado con los perros, y le dijo:

—No va a ninguna parte el que haga caso a los perros que le ladren.

SOLIDARIDAD

MATERIALIZANDO LA AYUDA A RUSIA

Tal como lo presumíamos, los ferroviarios, dando prueba una vez más del espíritu solidario que los anima siempre, están votando fondos para contribuir a aliviar, en lo posible, la penosa situación por la cual atraviesa una parte del proletariado ruso, por las causas que son del dominio de todos.

Las secciones que a tal fin nos han enviado dinero, hasta la fecha, son las siguientes:

V. Diego (R. P. B.) \$ 40; Maldonado P. \$ 25; Córdoba C. A. \$ 60; Las Flores S. \$ 20; Paraná E. R. \$ 20; Tucumán C. A. \$ 30; Tandil S. \$ 100; (Toc.) y Talleres \$ 100; Palmira P. \$ 50; Seivigné \$ 100; Gálvez C. A. \$ 50; Tolosa S. \$ 50; Chacabuco P. \$ 10; Dorrego S. \$ 50; B. Blanca P. \$ 80; Tucumán C. A. \$ 50; Bolívar S. \$ 30; Haedo C. A. \$ 100; V. Tuerto C. A. \$ 10; Tucumán C. A. Talleres \$ 30; Rosario R. A. M. \$ 12.50, Total \$ 957.30 que

sumados a los mil pesos votados por los comités de tráfico y talleres arrojan \$ 1.957.30.

Por otra parte, ya otras secciones han votado también dinero, el que aun no ha llegado a nuestro poder, siendo una de ellas B. Aires S. Tráfico, que en su última asamblea resolvió donar \$ 500.

Resulta altamente halagante comprobar, con estos hechos elocuentes, que los pedidos de solidaridad dirigidos a los ferroviarios no son echados jamás en saco roto, cuando, como en este caso, los es posible prestar. Esto evidencia, además, el marcado espíritu de clase que los anima y el sentimiento de franca y leal simpatía con esos bravos revolucionarios que luchan por crear en aquel país el mundo nuevo, el del trabajo emancipado.

HACIA LA LUCHA!

Grave, muy grave, es el momento actual, por que atraviesa el gremio ferroviario de la Argentina.

Varios son los asuntos a resolver, todos ellos requieren una solución inmediata e impostergable.

La dignidad y el amor propio de los obreros del riel se encuentran grandemente comprometidos en su solución.

Una necesidad, un acto de justicia, o si se quiere, una concesión que la burguesía hizo al espíritu de los tiempos trajo a luz la ley de jubilaciones y pensiones ferroviarias; parte dolorosa y lleno de incidentes, tantas veces esperado, y otras tantas postergado en homenaje al espíritu reaccionario y fosilizado de algunos individuos que llamados padres de la patria, deberíamos llamarlos padrastreros. Como dice el refrán: hecha la ley, hecha la trampa. No bien fué sancionada y puesta en vigor, empezaron las intrigas y los cabildos con el fin de restar eficacia y anular la eficacia que dicha ley pudiera tener en beneficio de los obreros para los cuales se había sancionado. Primeramente, las empresas trataron de burlarla en la parte que a ellas les concernía, pues las empresas no sólo se negaban a entregar los aportes que les correspondía, sino que no entregaban los descuentos que por tal objeto se hacían a los obreros, quienes, o lo habían con merma, pues descontaban por gasto de papel y por sueldos empleados afectados a tales servicios. Salvados esos primeros obstáculos puestos a la buena marcha de la ley, empezaron las intrigas; cuando se trató de nombrar el directorio provisorio de la caja, esperábamos los obreros, como en justicia era debido, que los honras y dignidades, habrían de representar, fueran la expresión genuina de la voluntad obrera, pero contra todas las esperanzas y previsiones, hubimos de convencer, que en esta ocasión, — como en otras muchas — el espíritu reaccionario y anti obrero que prima en ciertas y determinadas esferas del gobierno habían triunfado. La parte más numerosa de los obreros del riel, que decidida sin representación, de nada sirvieron las protestas o reclamaciones que en tal sentido se hicieron, en esta ocasión como en otras muchas, nos hicieron ver, que la fuerza prima sobre el derecho; y no el derecho sobre la fuerza; faltos de esa fuerza, o faltos de espíritu para imponerla si es que la fuerza existía, debimos conformarnos con una solución a todas luces injusta y deshonrosa. Los hechos han venido a confirmar y a veces hasta han superado todas las prevenciones que contra el directorio de la caja se tenía. Con dos "representantes obreros" débiles o malvados, con un representante que se dice de los obreros, pero que en realidad lo es del capital, pues es un alto empleado de una compañía, nada bueno se podía esperar; por eso es necesario que de una vez por todas se solucione este punto que es de capital importancia para la buena marcha de la caja, y para la tranquilidad de millones de obreros, que con sus aportes forman el fondo de la caja. Hoy que los obreros del riel están unidos, deben de exigir que eso se haga, pues es justicia, o de lo contrario con la fuerza que el derecho, para la burguesía, deben de imponer.

Otro asunto que es necesario que se solucione definitivamente, es la cuestión de los escalafones. Varios meses van corridos desde que se inició la discusión y todavía nos encontramos como el primer día. La paciencia tiene sus límites, pero cuando esos límites son superados se debe de acudir a la acción; lo contrario sería debilidad y nunca la debilidad fué compañera del éxito. Por eso creo que es llegado el momento de que demos muestra de lo que somos capaces, y especialmente a los compañeros que criticaban al escalafón, les presentamos una ocasión inmejorable de demostrar que no lo hacen a "humo de paja", como se sabe decir, sino que conscientes de sus derechos y deberes como hombres y obreros organizados, sabrán cumplir con su obligación al llegar la ocasión, cuando su puesto de combate a la par de sus compañeros. Así lo creo y así lo espero, pues lo contrario merecería el título de traidores y charlatanes.

Las empresas ferroviarias no están conformes con las ganancias que en la actualidad sacan de los ferrocarriles, quieren más, y para ello están dispuestas a acudir a todos los medios a su alcance con tal de conseguirlo. Fracasadas por el momento, en su intento de aumentar las tarifas, las emprenden contra los obreros, suspendiendo o rebajando sin consideración de ninguna especie, a cientos de obreros y empleados con el fin de hacer economías y poder aumentar de esa forma sus utilidades.

Dicen que sus gastos de explotación han aumentado, la reglamentación del trabajo y el aumento de los salarios les ha traído, según ellos, un aumento en sus gastos, que no guarda proporción con sus entradas. Según ellos se les presenta este dilema: o aumentar las tarifas, lo que significaría aumento de precios en todas las cosas necesarias a la vida, o disminuir personal y rebajar los sueldos del mismo.

Por un lado se nos ofrece mayor carestía, por otro la desocupación que es hambre, la rebaja de los sueldos, lo significa, mayores privaciones que tendríamos que agregar a las muchas que forzadamente debemos imponernos.

Las perspectivas no pueden ser más seductoras; ¡bendito régimen!, para unos el desfilirio, la abundancia y el lujo más desenfrenado; para otros, dolores sin cuento, hambre, privaciones que acarrean enfermedades.

Pero ¡qué importa todo ello! también entre los animales existen esas

desigualdades; hay toros finos a quienes se cuida y se miman y por efecto de una selección cuidadosa, son considerados como de raza superior; a esos no se los hace trabajar, ni se les envía al matadero, los otros, los de raza inferior, los que podríamos llamar como la clase trabajadora entre la raza vacuna; esos sí, unos van al matadero y otros tiran del arado o de la carreta. Por eso debemos conformarnos, somos los obreros según ellos de raza inferior, nuestra sangre no es azul como la de ellos. Gracias que nos dan trabajo para que comamos y todavía no se lo agradece. También se ocupan de nuestra salud, celebran congresos antituberculosos, para curarnos cuando nos enfermamos.

Eso sí; primero crean los tuberculosos, ¡son tan generosos!... hasta nos hacen el honor de divertirse y tomar para el placer nuestras mujeres, hijas o hermanas... Ya veis qué honor, merecer su sangre noble a la de las obreras, sangre plebeya e inferior. Algunas se prostituyen por esa causa, pero son tan previsores que reglamentan la prostitución, para evitar que sean explotados.

Así que compañeros, podéis estar satisfechos, si os echan del trabajo tened paciencia, con un poco de hambre se arregla todo, si os rebajan los sueldos paciencia, también, en vez de botines, alpargatas; si tenéis mujer e hijos, escondedlos el pan para que no lo coman; cuando no tengan botines, que vayan descalzos. Ahora bien; si después de todo lo que llevo dicho, no estáis satisfechos, os queda un camino: ser hombres y obrar como tales, y cuando la Confraternidad llame al combate, formar filas y acudir a la batalla.

Manuel GUERRA

CONTRA LA REACCION ESPAÑOLA

La Confederación General del Trabajo reclama la solidaridad del proletariado internacional

La clase gobernante de España siempre se ha caracterizado por su feroz intranquilidad. La tierra clásica de la inquisición; la patria de Loya y Torquemada, sigue hoy empujando contra el movimiento de los trabajadores sus tradicionales y bárbaros medios de represión.

Los agredidos trabajadores de Cataluña son las víctimas preferidas. En esa floreciente región industrial, donde la clase obrera ha tenido muchas oportunidades de poner de manifiesto su pujante valor, se desarrolla en estos momentos uno de los más emocionantes episodios de la lucha de clase.

La Confederación General del Trabajo — integrada por los célebres sindicatos por industria y locales denominados "únicos" — ha puesto en juego en más de una ocasión al capitalismo local y ha hecho sentir su poder al propio gobierno central. Su acción enérgica y persistente, ha tenido la virtud de concentrar contra sí la más terrible y feroz reacción.

La burguesía española, presa de pánico, desea exterminar el sindicalismo, y para conseguirlo ha entregado el gobierno de la región a un militar despota y criminal: el general Anido.

A pesar de la bárbara persecución, los militantes obreros no se dejan amedrantar. A la violencia han respondido con la violencia; pero como tienen que hacer frente a toda la España reaccionaria, se ven obligados a apelar a la solidaridad del proletariado internacional.

Con fecha 10 de octubre ppdo. el comité de la Confederación nos remite el llamado a verdadero grito de dolor y de angustia — que insertamos a continuación.

En la misma comunicación nos dicen: "damos un mentís rotundo a las manifestaciones de Anido cuando afirma que ya no existe el sindicato único, y, por consiguiente, nuestra gloriosa organización". Para demostrar lo contrario, prometemos enviarnos una serie de documentos.

El llamado que nos han remitido es el siguiente:

UN GRITO DE DESESPERACION
Los trabajadores de España a sus compañeros de todo el mundo

Vivimos bajo el imperio de la tiranía más inicua. Nuestra situación es trágica. Los dolores que experimentamos sobrepasan a todo lo concebible.

La burguesía española viéndose en condiciones de inferioridad con relación al proletariado, comprendiendo que se acercaba rápidamente el momento de su hundimiento, entregó todos sus poderes a manos de la táctica militar que desde hace un año viene ejerciendo la dictadura más impasable.

Nuestras organizaciones han sido destruidas por completo. Nuestros camaradas, los mejores, los más fuertes, los más abnegados, han sido encarcelados, deportados o asesinados sistemáticamente. Una banda de asesi-

nos a las órdenes de los dictadores militares cumple las funciones que lo están encomendadas a cada hora, a cada momento. No pasa día sin que uno de los nuestros caiga muerto en la calle.

La perversidad criminal de los asesinos llega a límites horriblos. Primeramente se reducen a encarcelar a nuestros compañeros. Cuando las cárceles no pueden albergar a nadie más, entonces inventaron el sistema de la deportación. Atados cada uno, formando una cuerda de diez, de veinte y treinta hombres, salían nuestros camaradas de una cárcel para recorrer diariamente treinta o cuarenta kilómetros a pie y entrar en otra cárcel y así sucesivamente. Los arrebatados de la nación se veían llenos de estas cuerdas de presos que experimentaban los rigores implacables del frío, del hambre y los trabajos de la guardia civil. Esta odiosa ley consiguió exterminar el valor, la fe y el entusiasmo de los militantes revolucionarios. Todos los sufrimientos experimentados avivaban más todavía su amor por la causa y encendían más fuertemente en su pecho el odio a una clase y a unos hombres que llegaba al refinamiento en sus perversidades. Cuando los verdugos vieron que estas torturas no conseguían empujar el espíritu de los revolucionarios, recurrieron al asesinato. Nuestros hermanos caían con el cráneo atravesado por las balas de la reacción. Creían que el pánico se apoderaría de los escasos que quedaban en libertad y que el movimiento obrero estaba ya exterminado para siempre. Pero el proceder monstruoso contribuía a levantar más alto el estertor de los que no habían caído aún. La indignación prendía en el alma de los que no habiendo sido víctimas todavía, estaban aguardando heroicamente la hora de los sufrimientos.

La crueldad fué extremándose más. En un principio se asesinaba a tiros. Esto pareció poco a los criminales. Había que inventar un procedimiento más horrible. Había que complicarse en el dolor de las víctimas. Había que martirizarlas, desquitar sus huesos, arrancar su carne, taladrar su cráneo a machetazos. Y esto se hizo y se hace fríamente. Las torturas inquisitoriales renacen y se agigantan aún. Quien de los nuestros ha sido encontrado con la cabeza completamente aplastada, quien con los ojos quemados y quien con los testículos arrancados.

Los que estaban encarcelados han sido libertados a media noche para ser muertos inmediatamente. Sobre los otros se derne constantemente la amenaza de una "libertad" que es la promesa de una muerte segura. A otros se les intenta dar inyecciones venenosas para exterminarlos lentamente, para que su muerte aparezca como natural.

Aquí en España nuestros padecimientos no encuentran eco. La burguesía sonríe de satisfacción creyendo haber aplastado para siempre el peligro de su hundimiento. Entre los

via-
vale
ceses
pro-
ora-
equi-
sivo
ates;
nada
que
de la
han
ante
es el
fica
erro-
sub-
en
ción
de
co-
adoso
al
eglo-
ría la
rele-
y el
s ac-
uales,
a to-
cuido
tos a
tímos
nadas
ción
ubi-
están
a ten-
admi-
com-
capita-
del sa-
lir en
fin a
ha-
mento
no in-
centa-
l chil-
"para
que mi-
mo"...
en evi-
cias a
a em-
es su-
Depar-
es "Ha-
centa-
le co-
esto a
nada la
espec-
el mala
total
fome-
pero
por es-
nifero-
infor-
come-
a pro-
es una
medio
cción.
despi-
fr. Ga-
a una
égimen
tor J. V.
y dife-
ren-
que se
aunar
a for-
dinal
econó-
nacer
a la
stro le-
oviaria?
NSAL
estas it-
sultado
a la he-
estados
de diri-
ción fi-
nancia
dis-
dime-
con es-
signifi-
ca la ri-
valien-
er dis-
go se
benefi-
amente:
deber de
des más
tre cin-
que he-
los mis-
de de-
dejar
y entre-
de estos
que a los
simpe-
mentido
dictado
seguros
idad, es-
lo que
que de-
dad, pero
a los
Nuestra emancipación será obra de la clase y no de los redentores de oficio
250.00
que se
drán ver-
tidad se
pañeros
peque-
y pocos
carlos de
ría. Ha-
situación
los efec-
tó hacer
para ser
los fe-
que los
an inter-
el ver-
ende es-
a, mate-
s palan-
arx: "La
dores han
res mis-
nizado y
un vale a
CIO
tegar la
cas y ar-
compa-

intelectuales no se levanta ningún grito como aquel "¡no puedo callar!" de Tolstoy que hizo estremecer toda la Europa. Sumidos en la más completa indiferencia ven recorriendo a la clase trabajadora todo el calvario de sus dolores y no sale de su pecho ni el más remoto lamento, ni la más humana de las imprecações.

Estamos solos, completamente solos, luchando contra un enemigo que ha jurado nuestro exterminio. ¡Hombres de Europa, compañeros de todo el mundo, ayudadnos!

¡Se nos asesina, se acaba con nosotros! Tenemos derecho a esperar de vosotros. Tenéis la obligación de ayudarnos.

Esperamos que no miréis impasiblemente como desaparece una legión de luchadores que ha jurado morir mil veces antes que someterse a la voluntad de los tiranos.

La Confederación General del Trabajo.

LA INSTRUCCION PUBLICA EN RUSIA

También nosotros, a nuestra manera, a la manera obrera, nos asociamos, con estas modestas líneas, a la conmemoración del 10. aniversario del advenimiento del Comunismo en Rusia.

Creemos que la mejor forma de conmemorar este fausto aniversario, es llevando a conocimiento de todos la obra gigantesca que los revolucionarios rusos están realizando. En consecuencia, pasamos a ocuparnos de uno de los aspectos, sin duda más importantes, que nos ofrece la Rusia del Soviet, como lo es la organización de la Instrucción Pública.

El gobierno bolchevique confió la organización y dirección de la Instrucción Pública y Bellas Artes al escritor y artista Lunacharsky. La señora Ulyanova, esposa de Lenin, tiene a su cargo un Departamento fundado contra el analfabetismo de los adultos. Goriova, una pensadora socialista, asumió una serie de veces y que, no obstante, goza de buena salud, tiene a su cargo la difusión del libro.

El zar legó a los revolucionarios un 35 oje de la población de analfabetos. La instrucción primaria estaba en un estado lamentable. Se explica: ¡como que ahí residía, precisamente, todo el poder del zar!

Las primeras dificultades que han tenido que vencer han sido las que le oponían, sistemáticamente, los maestros. Estos, que en su mayoría pertenecían a una sociedad de maestros, sostenida por la autocracia imperante, estaban animados de un espíritu de privilegio que mucho costó vencer.

Vencidas estas dificultades con el tesón que los caracteriza, se creó un Consejo de Educación Nacional. Este Consejo o Soviet está asesorado por un cuerpo técnico. En ambos cuerpos están representados el gobierno, los sindicatos obreros, las sociedades de maestros y profesores y las sociedades de cultura popular. Se crearon, además, Soviets Escolares, que son los que dirigen las escuelas, formados por los maestros, los alumnos, los padres de éstos, las bibliotecas populares y otras entidades que tienen relación con la instrucción.

Estos pequeños Soviets dependen del Soviet E. de Municipio o Distrito, en el que los Soviets de escuelas tienen representación. Los Soviets de municipio o distrito dependen de los Soviets E. Provinciales, en los cuales tienen representación. Estos, a su vez, dependen del Soviet E. Nacional, en el que tienen representación.

El Consejo de E. Nacional tiene representación en los Soviets E. Provinciales o regionales, éstos en los de municipio o distrito y éstos en los de escuelas. Todos los delegados o representantes son directos, y reelegibles en cualquier momento. Se han creado numerosas instituciones para preparar a los maestros. (¿Qué dirán nuestros maestros que se creen unos señores sólo todo?) Pronto desaparecerán las diferencias que existen entre maestros y profesores. Habrá una sola categoría de profesores.

El sistema escolar ha sido unificado. Con esa unificación se suprimieron las divisiones que separaban las escuelas primarias de las secundarias y las superiores. Ahora la escuela unificada la forman los grados de niños, uno, el primero, de cinco años, el otro, el segundo, de cuatro años. La asistencia de los niños desde los seis años hasta los diez y siete es obligatoria. Los primeros años de enseñanza se hacen en jardines de infantes.

La enseñanza es gratuita. Los Soviets de Educación proveen a los niños de todo lo necesario: material escolar, alimentos, vestidos, etc.

En el primer ciclo la educación tiene sólo a despertar las aptitudes físicas, intelectuales y morales del niño. En el segundo, ya la enseñanza no se circunscribe al local de la escuela, sino que se hace en el campo, en las fábricas, en los talleres y en lugares especialmente creados con el objeto que se persigue. Es en este ciclo cuando se le enseña y capacita para los trabajos de utilidad social. La vocación del joven es muy respetada: él es quien elige el trabajo en que ha de especializarse.

También existe la enseñanza superior o universitaria. Los que hayan cursado los ciclos anteriores o tengan aptitudes para una carrera técnica o vocación por las investigaciones científicas, previo un examen, podrán ingresar en las universidades y consagrarse a ellas. El gobierno bolchevique ha fomentado preferentemente la medicina, la ingeniería, las letras, las ciencias puras, las ciencias aplicadas, las ciencias económicas y las ciencias sociales. Lo que no ha fomentado y, por el contrario, repudia el gobierno bolchevique, es la abogacía. Parece que estos señores embrolladores de abogados no tienen nada que embrollar allá en la Rusia de los Soviets. Los "salvajes" marxistas consideran que no llena ninguna función social esta buena gente y consideran que lo único que hacen es estorbar a la justicia.

El maestro no es más el amo de los niños o estudiantes mayores; es

su consejero. De esto puede inferirse que la disciplina ha variado fundamentalmente.

La nota simpática la da, sin duda, el ensayo de una república infantil comunista en una finca de León Tolstoy. Los consejeros de la república infantil, son Tatiana y Teerthoff, hija y continuador, respectivamente, de Tolstoy. Los 300 niños que la componen han elegido de entre ellos, el soviet de la república infantil. Como los niños producen algo, han establecido un verdadero intercambio con el gobierno.

Los niños son las "fuerzas de la vida", es el lema de los educacionistas.

Si la educación de los niños ha merecido muchísima atención de parte de los revolucionarios rusos, no menos la mereció la educación de los adultos.

La asistencia escolar de los adultos, a igual que la de los niños, es obligatoria. La edad escolar de los adultos se comprende entre los 17 y 50 años. Habiendo algunos que se resistían, se tomaron medidas energéticas en contra de los reacios, llegando hasta restringirle la entrega de víveres, no proporcionarle trabajo, expulsarlos de los sindicatos obreros, etc.

Muchos de los grandes palacios, lugares otrora de las clases de los amos, ahora sirven para clases obreras. Allí se les enseña música, idiomas, aritmética, escritura, etc. En el campo, la actividad educacional no es menos intensa que en las ciudades. Las aldeas tienen bibliotecas con su respectiva sala de lectura. Las bibliotecas han aumentado considerablemente tanto en número como en calidad. La más modesta aldea recibe dos o tres periódicos por día. La propaganda educacional se hace, en fin, valiéndose de todos los medios: en trenes, en barcos, en carros que distribuyen periódicos, folletos, organizan conferencias, funciones cinematográficas, instalan bibliotecas en donde no las hay.

Se han hecho grandes ediciones de las mejores obras rusas y extranjeras: de literatura socialista, de ciencias, de literatura pura, etc.

¿Puede extrañarnos que quienes están animados por tan grandioso ideal, hayan venido al capitalismo aliado, representado por mercaderías de todas las nacionalidades, en 12 frentes, simultáneamente? ¿Puede extrañarnos la persistencia del capitalismo aliado en hostilizar, sistemáticamente, a los rusos para evitar que florezcan las ideas que se están experimentando en Rusia? ¡No!

La lucha no puede estar planteada con más claridad: los revolucionarios rusos luchan en defensa de la especie humana, los capitalistas, defendiendo sus privilegios, en contra. Quien combata a la Rusia bolchevique, aunque lo haga en nombre de la democracia, incurre en el delito de lesa humanidad.

Ricardo M. BAULEO.

PARASITOS

En medio de una feria unos cuantos payasos andaban enseñando encima de un jumento.

Un aborto infeliz, sin manos, pies ni brazos.

Aborto que les daba un grande rictus.

Los flacos histriones, hipéritas, (malvados).

Explotaban así la flor del sentimiento.

Y el monstruo descubría sus grandes ojos vagos.

Unos ojos sin luz y sin entendimiento.

Todos dieron limosna a estos grandes villanos.

Hasta los mismos pobres desahogados (cast, aun).

Y yo al ver este cuadro, apañados (dos villanos).

Me acordé de vosotros, feriantes (de la cruz).

Que andáis el universo ha mil y tantos años (dos años).

Exhibiendo, explotando el cuerpo de (Jesús).

Querra JUNQUEIRO

ACTITUD DESATINADA

Aun cuando tenemos por norma respetar las resoluciones de las secciones, hoy nos vemos en la necesidad de hacer una excepción con los compañeros de San Martín, quienes en una asamblea mixta, incurrieron en la torpeza de negarse a realizar el voto general acordado por los cuerpos centrales.

Y no satisfichos con la adopción de esa medida desatinada e inconsciente — que pone de manifiesto su poco espíritu societario y su absoluta carencia de disciplina — se han dirigido por circular a las demás secciones invitándolas a seguir su actitud.

Para justificar esa torpeza realmente mayúscula, los compañeros, dicen que hace falta un congreso extraordinario. Pero, aun admitiendo que sea necesario realmente ese dichoso congreso, ¿qué inconveniente hay en llevar a cabo el voto general? A la consulta directa de los asociados sólo los candillejos y los instrumentos de las empresas pueden oponerse. Los primeros, para no verse desautorizados y los segundos para facilitar argumentos a las empresas, que de ese modo podrán seguir engañando al público haciendo creer que los conflictos obedecen a maniobras de unos cuantos agitadores y no a los deseos no satisfechos del personal.

¿Han tenido en cuenta estas cosas los camaradas de San Martín?

Estamos seguros que no. Si alguien hubiera hecho notar las consecuencias que hemos señalado, los camaradas de San Martín se habrían cuidado muy bien de hacer el juego a las empresas. Conviene, pues, que en lo sucesivo se obre con más cautela.

Por último, hacemos notar que, cuando se pide un congreso, ha de ser para acatar sus resoluciones y no para continuar obrando caprichosamente. Y bien; ¿lo entiende así el firmante de esa circular? Estamos

por creer lo contrario, ya que es uno de los que abandonaron las filas de la Federación a raíz de los acuerdos del IV Congreso, y sólo desde muy poco tiempo forma parte de la Central.

Con estas breves observaciones, que podrán ampliarse, los ferroviarios organizados han de comprender que los compañeros de San Martín se han hecho muy poco honor con la resolución que motiva este comentario; y éstos últimos, queremos creer que tendrán suficiente inteligencia para rectificar esa resolución en la primera asamblea.

Sindicatos de Tráfico y Talleres

ULTIMA CIRCULAR DE LOS COMITES CENTRALES

Circular No. 29. — Buenos Aires, Noviembre 14 de 1921. — Cámara de secretaría de la sección. De nuestro mayor aprecio:

Complémenos llevar a su conocimiento los últimos acuerdos de los Comités.

Unidad obrera. — En vista de que muchas secciones aun no han contestado a la consulta que, referente a la mejor manera de estar representada nuestra organización en el próximo congreso de unidad, se formuló en la Circular No. 25, de fecha 26 de Septiembre pdo., los Comités, desearios de facilitar su pronunciamiento, acordaron prorrogar el plazo hasta el fin del corriente mes.

Por lo tanto, se encarece a las secciones que no han contestado a la sección consulta lo hagan a la brevedad.

Para mayor facilidad reproducimos los términos de la consulta que debe contestarse, y que son los siguientes:

1. ¿Deben los comités asumir la representación de todos los afiliados en el próximo congreso de unidad, como lo acuerdan los estatutos. Art. 26 y 29 inciso 1?

2. ¿Debe, por el contrario, cada sección enviar delegados directos al congreso de unidad obrera?

3. En caso que la mayoría de las secciones se pronunciaran por el envío de delegados directos, ¿quién debe representar a las secciones que por razones financieras o de otra índole no puedan mandar delegados? ¿Serán aquellos que deberán ser tratados en asamblea general de socios, y la respuesta — como hemos dicho — debe ser remitida antes de fin del mes en curso.

Cumplimiento de la Reglamentación del trabajo. — El diversas oportunidades y por medio de las columnas de nuestro órgano oficial EL OBRERO FERROVIARIO, se hizo

EN EL CENTRAL ARGENTINO

LA INICIACION DEL CICLO DEL TRABAJO

ACTITUD PROVOCATIVA DE LA EMPRESA

Llamada por la gerencia de la empresa del F. C. C. A. ha bajado a esta una delegación de guardas de las secciones Rosario, Galvez, Baradero, V. Tuerto, San Martín y Córdoba, compuesta por los siguientes compañeros:

Eduardo Cuello, Armando C. Moreno, Bartolomé Páez, F. Baez, Pablo R. Paya, Juan M. Garobi, Nicolás Russo, Pascual Cattaneo, F. Sánchez Enrique Navarro, Andrés Moreno y Tomás Acuña, con objeto de discutir la forma en que debe iniciarse el ciclo, ya que mientras el personal de guardas sostiene — y así lo aplican — que debe iniciarse a las 0.01, la empresa pretende que sea rotativo, es decir, que el ciclo no debe iniciarse al empezar el día si no al comenzar el trabajo.

Como se lleva a cabo la fusión entregada por la gerencia la nota que transcribimos a continuación, y que fue considerada en la reunión que el efecto celebraron en la secretaría de nuestro sindicato, bajo la presidencia del secretario del Comité de Tráfico, camarada Rosanova.

En esta reunión como en las sucesivas, participaron los camaradas Baeza y Tramonti en representación de la Junta Central. En las gestiones ante el gobierno los compañeros guardas fueron acompañados por los mismos camaradas de la Junta.

La nota de la gerencia que los delegados trataron en su primera reunión estaba así concebida:

"A los guardas representantes de las secciones: Retiro, Baradero, Rosario, Morón, Galvez, Venado Tuerto y Córdoba.

La empresa debe manifestarles que el objeto de la llamada de Vds. a esta ha sido el siguiente:

Desde el tiempo que las guardas de las secciones que Vds. representan han venido contando todos sus ciclos como iniciados a las 0.01.

En septiembre del año pdo. una comisión de guardas de Rosario estuvo en Buenos Aires cuando se acordó que la cuestión quedaría en suspenso pendiente a la promulgación del escalafón para guardas.

Ahora que el escalafón está en vigencia, la empresa considera que ha llegado el momento de poner las secciones por Vds. representadas en las mismas condiciones, con respecto a trabajo, que rije en todas las demás secciones de guardas de esta como en otros FF. CC. como también para el personal de máquinas tanto en esta como en otros FF. CC.

El trabajo del personal de guardas está regido por la Reglamentación del Trabajo, la cual fue dictada por el Superior Gobierno, y la interpretación sobre la hora en que pueden empezar ciclos ha sido claramente dilucidada. Como Vds. podrán apreciar por la resolución de la "Dirección de FF. CC." sobre una reclamación que hicieron los guardas de Villa María, el año pasado, en el sentido que los ciclos de trabajo debían todos iniciarse a las 0.01, copia de cuya resolución va agregada a la presente por su mejor ilustración.

Plantado el asunto en esta forma la empresa confía en el buen sentido y criterio de su personal para que

notar que la reducción periódica de personal, que llevan a cabo las empresas, podría evitarse si los obreros y empleados fueran en el trabajo un poco más escrupulosos en el cumplimiento de su deber de trabajadores conscientes. Desgraciadamente, las indicaciones formuladas no hallaron en el gremio la acogida que merecían.

Y en virtud de ello, las empresas, disgustadas con el gobierno por la cuestión de las tarifas, están ahora descargando sus furias contra el personal — a quien amenazan dejar cesante — y contra el público en general, con la reducción de los servicios, ya bastante deficientes.

A pesar de la gravedad que encierra la actitud de las empresas, el personal nada hace en defensa de sus legítimos intereses. Al contrario, con una indiferencia inexplicable, se somete a todas las indicaciones de las empresas y, por unos beneficios más aparentes que reales, llega a prestar más servicios de los que la Reglamentación del trabajo autoriza, circunstancia que las empresas aprovechan para llevar a cabo la reducción de personal.

En esta actitud tan censurable, los que más se distinguen son los guarda encomiendas, que en diversos ferrocarriles — por arreglos directos con la superintendencia — han aceptado trabajar en forma perjudicial y contrario en un todo a la Reglamentación.

Como por otra parte, el personal en cuestión no es el único, que procede en forma perjudicial a los intereses colectivos y de ellos propios, los Comités han creído que ha llegado el momento de llamar la atención de los asociados en general, con objeto de hacer cumplir la Reglamentación del trabajo, porque de este modo, si no se evita totalmente, por lo menos hemos de conseguir reducir al mínimo la reducción de personal que intentan realizar las empresas.

Por lo tanto, los camaradas deben en todos los casos reclamar el estricto cumplimiento de los disposiciones de la R. del Trabajo, y, cuando la superintendencia se resista, de inmediato, se deberá denunciar las infracciones a la Dirección General de FF. CC.

Entienden los Comités que todo el personal, dándose exacta cuenta del plan de las empresas, debe obrar en el trabajo consciente y escrupulosamente, ya que de ese modo evitaremos, sino del todo, en gran parte la injusta reducción de personal que se intenta realizar.

Sin otro motivo, os saludan fraternalmente, por los Comités Centrales.

Francisco Rosanova, secretario general de tráfico. — R. Kogan, secretario general de Talleres.

ficiente para estudiar y pronunciarse sobre esa y las demás cuestiones de la Reglamentación, que hasta ahora vienen dando lugar a diversas interpretaciones.

De este modo entendemos que se evitara conflictos y a la vez podrá llegarse a conclusiones armónicas para ambas partes.

En espera que estas indicaciones merezcan la aprobación del señor gerente, nos es grato saludarlo atentamente.

El día 10 por la mañana y por la tarde, se presentaron los compañeros delegados a recabar la contestación a la nota entregada el día anterior. Los representantes de la empresa después de discutir ampliamente la cuestión, contestaron con la siguiente nota:

"A los señores representantes del personal de guardas por las secciones: Retiro, Baradero, Rosario, Morón, Galvez, Venado Tuerto, Córdoba. — Muy señores nuestros:

En contestación a su nota del 9 del actual, y haciendo referencia a la discusión habida hoy, debemos manifestar:

Que en cuanto a la aclaración que hiciera falta sobre el punto respecto a la interpretación que debe darse a la reglamentación del trabajo referente a la hora en que pueden empezar los ciclos de trabajo, reiteramos que no existe tal falta de aclaración, por cuanto está aclarado sin dejar lugar a dudas por la resolución gubernativa, copia de la cual acompañamos en nuestra nota de ayer.

Estando planteado el asunto así, y no habiendo otra autoridad a la que recurrir, puesto que es la única llamada a resolver cuestiones de la fidele de la presente, la empresa, no obstante su propósito en llamarnos a ésta para conseguir que el personal aceptara dicha resolución gubernativa, no habiendo podido lograr que Vds., en representación de sus respectivas secciones, den por terminada la cuestión con la aceptación mencionada, se encuentra inhabilitada de hacer otra cosa que postergar la fecha de poner a las secciones que ustedes representan en las mismas condiciones con respecto a trabajo que rigen en todas las demás secciones y todos los demás FF. CC. hasta el día lunes 5 de diciembre próximo. Esto se hace con el fin de demostrar a su personal el empeño y voluntad que tiene la empresa para que este asunto sea arreglado satisfactoriamente por la aceptación voluntaria de parte del personal, de una resolución que, por el apoyo que tiene por las circunstancias que detallamos en nuestra nota anterior, no tiene apelación fundada. Saludos atte. (Firmado) Harding. — Mac Rao."

Ante esta contestación, los compañeros delegados resolvieron entrevistarse con el ministro de Obras Públicas, a objeto de hacerle presente los pormenores del asunto. A tal efecto se ha pedido la intervención de la Junta Central a fin de que gestionara la entrevista con el citado funcionario.

La audiencia fué fijada para el día 12 a las 11, pero no pudo llevarse a cabo por no haber concurrido el ministro.

En vista de esto y con el fin de no permanecer más días en la capital, los compañeros delegados han encomendado a la Junta Central definitiva de este asunto, dejando de esta manera terminada, por ahora, la misión encomendada por las secciones respectivas, ante las cuales informarán sobre la actitud de los representantes de la empresa a objeto de que los compañeros estén preparados para cualquier emergencia.

W. ANDERSEN

En el Ferrocarril Sud

Próxima gira

Por iniciativa de la sección Talleres y Buenos Aires Sud, en breve saldrá en gira por el resto de las secciones de este ferrocarril, una delegación compuesta por camaradas de ambas secciones y de los cuerpos centrales.

La misión de esa delegación — como ya ha sido comunicado por medio de una circular enviada por la sección Talleres — es explicar ampliamente la labor que ha realizado nuestra organización para la conquista de los escalafones y, sobre todo, para la readmisión de los compañeros cesantes, y los obstáculos que se ha tropezado y que han imposibilitado, hasta hoy, la materialización de este viejo anhelo del gremio. Al mismo tiempo, tratará de entender la agitación ya existente en todas las secciones, a fin de preparar a los compañeros para el caso de que sea necesario entablar la lucha para imponer la readmisión de los valientes camaradas que han sido exonerados y boicoteados por las empresas capitalistas, como castigo a su actividad en la organización.

Es de esperar que la labor que realice la mencionada delegación ha de ser de fructíferos resultados para nuestra organización y la noble causa que persigue.

EL NECIO Y EL SABIO

Una vez se encontraron dos hombres. Uno preguntó al otro: —¿Quién eres?

Este contestó: —Soy un necio; me llaman el trabajador. Ahora, dime: ¿quién eres tú?

—Soy — replica el primero — un sabio; los hombres me llaman señor.

—¿En qué te ocupas?

—En enseñar a necios como tú.

—¿Quieres enseñarme?

—Con mucho gusto. Ven conmigo.

El necio fué con el sabio; le condujo ante una pila de ladrillos y maderas.

—¿Difícil es un gran palacio y una cabaña pequeña? — dijo el sabio.

El necio lo hizo, y cuando estuvieron terminados, el sabio le dio algunas monedas, diciéndole:

—Yo viviré en el palacio, porque le he ganado con mi trabajo intelectual. Tú irás a vivir a la cabaña, que

es mejor para tí, pues siendo necio no podrás apreciar el mérito artístico del palacio, los clavos de tus zapatos estropearán las ricas alfombras, y puesto que la cabaña me pertenece, ya sabes que la hiciste para mí, es muy justo que me pagues el alquiler por el derecho de vivir en ella.

El necio vivió en la pequeña cabaña y pagó el arrendamiento, diciendo:

—¿Qué sabio es! ¡Jamás hubiera yo pensado en construir una cabaña para mí, si él no me lo hubiera dicho, y no podría pagar el alquiler si él no me diera un jornal!"

El sabio puso al necio a cavar en una mina, diciéndole:

—Saca carbón de las entrañas de la tierra, y cuando lo haya gastado, te daré las cenizas para que te calientes.

El necio sacó el carbón, y dijo: —Este hombre, no sólo es sabio, sino bueno, porque me da las cenizas cuando podría liarlas.

El sabio dijo al necio: —Necesito alguien que me vista, me calce, guise para mí, etc. Dame alguno de tus hijos para que me sirvan.

El necio dió sus hijos, diciendo para sí: "Esto es bueno; él los enseñará a ser sabios, como hace conmigo, y ellos llegarán algún día a ser caballeros como él."

Algunos días después, el listo dijo al otro:

—Como al tomar tus hijos a mi servicio he tenido que aumentar mis gastos, tendrás que conformarte con menos jornal, a fin de que yo pueda pagarles como corresponde.

El simple se rasó un momento la cabeza, pero al fin dijo:

—¡Ah!, sí; es necesario que se rasgue a mis hijos. Consiente; todos tenemos que vivir.

Entonces le dijo al ignorante: —Construyeme dos escuelas, una grande y otra pequeña, donde se eduquen nuestros hijos.

—¿Por qué — dijo éste — han de ser una grande y otra chica?

Y el otro respondió: —Porque siendo mis hijos caballeros inteligentes, como yo, necesitan una gran educación para poder desarrollar de un modo conveniente sus facultades intelectuales, y para eso hace falta una escuela grande. Mientras que tus hijos, siendo los de un necio, tendrán que trabajar con sus brazos, como tú, y los bastará con la pequeña. Ahora bien: no debes esperar que se eduque a tus hijos de balde; por ello has de pagar.

Un día se presentó el sabio al necio de muy mal temple, y le dijo: —¿Has estado pensando?

—Sí — contestó el otro. —No lo permitiré; si vuelves a hacerlo, te impondré un castigo.

—¡Ah! — gritó el simple, saltando de las herramientas; — tú mismo te has descubierto. Si fueras un inteligente como supones, sabrías que es imposible, hasta para los necios como yo, el dejar de pensar alguna vez. Ya te reconoces; eres un bribón.

Al día siguiente, el esclavo hizo un bandera roja, tomó las armas y se rebeló contra su amo.

El pensar fué el principio de la revolución, a cuyo término aún no hemos llegado.

W. ANDERSEN

EL TRANSPORTE

Si hay alguna industria importante en las relaciones sociales de los pueblos modernos, puede decirse sin temor a equivocarnos que ésta es la Industria del Transporte tanto Marítimo como Terrestre.

Su poder, su fuerza, las facultades que posee para resolver los grandes problemas económicos son tales, que en los diez últimos años ha confundido totalmente a aquellos idealistas que creían en la posesión común de la tierra, estriba la felicidad y el bienestar de la clase trabajadora.

Se le considera a las Industrias principales de servicios públicos como objeto digno de un estudio ligero y de una importancia mínima. No se percibía en el desarrollo evolutivo del principal grupo de naciones que van a la cabeza del progreso industrial y que han perfeccionado poderosamente la transportación, más que una ambición creciente de la burguesía por apoderarse de mercados donde depositar el sobrante de su riqueza nacional, es decir: fué visto, como una aberración del sistema social presente.

Pero hete aquí, que un pueblo, una nación, cuyo sistema social de vida era casi primitivo, agobiado por una nobleza imperialista, después de sufrir varios años los rigores de una guerra criminal y absurda, ha sacudido su yugo y proclamado ante todo el mundo la emancipación social del productor, la expropiación de la nobleza, el cetro y burguesía, en beneficio del productor, base de la futura sociedad. Hasta este momento las disquisiciones que sobre el Transporte se hacían no salían de los desrachos de los grandes financieros, de los Wall Street, de Londres, París, Nueva York. El elemento obrero relegó el Transporte a una categoría secundaria. Pero en esta, a la caída del imperio, cuando el proletariado ruso sostenía su guerra santa contra el pasado régimen, se vió, no ya el estado deteriorado del sistema de transportes, sino más bien la imperiosa necesidad de intensificarlo a su grado máximo, y un grito general salió de los pechos de aquellos valientes: ¡Ferrocarriles, locomotoras! ¡Reclamos comerciales con los demás países! Que en sí implica transportación marítima.

Entonces se notaron los inmensos servicios de los ferrocarriles, la caída de Kornilof y Kaledin fué una prueba. Entonces se vió la miserable producción de localidades y la desproporcionada abundancia en otras, la distribución de los productos del Norte al sur y al centro y respectivamente, materias crudas que tan fácilmente se producían y que tenían que pudrirse mientras otras comunidades sufrían privaciones de todo género. Todo se vió tan distintamente, que tan avaluado la vida del obrero del transporte como la del repleto que, con el mauler en la mano o tras la máquina metraladora, perdía su vida por salvar la revolución.

La transpocho, la distr

productos a del país, era misma produ

Ya se vió necesidad co ducto de los Nueva York.

Londres, tod miores de más bien el ductos que e ta produciu

En América clones y tri ron un mod negar que dustrías es da de la na quedó demc verdad de e pasada fue

1920, dond fielmente e a pesar de l prensa burr miento.

LA I

(En el d

la luz este cñebre cri Ruiz, más sendónido cido oport que el trat tiera tom e infatigad

La transportación o mejor dicho, la distribución adecuada de los productos a las distintas regiones del país, es tan importante como la misma producción.

Ya se vio en la transportación una necesidad comercial y burguesa, producto de los grandes centros como Nueva York, Hamburgo, Petrogrado, Londres, de energías humanas, sino más bien el cambio directo de productos que en mínimo esfuerzo cuesta producir hacia lugares donde no se producen.

En América, donde las comunicaciones y transportes hasta hoy fueron un modelo, nadie se atreverá a negar que quien controle estas industrias es el dueño total de la vida de la nación. Un caso en el cual quedó demostrado palpablemente la verdad de la afirmación, fué en la pasada huelga de ferrocarriles, en 1920, donde la angustia se dibujó fuertemente en la cara de la burguesía a pesar de los brutales ataques de la prensa burguesa ante aquel movimiento.

LA FILOSOFIA DE LA HISTORIA

UNA OBRA DE GUILLERMO FERRERO

(En el diario "La Prensa" ha visto la luz este interesante artículo del célebre crítico español, J. Martínez Ruiz, más popular y conocido por su seudónimo de Azorín. Nos ha parecido oportuno su reproducción, ya que él trata de una verdadera y justa crítica tomada de polo al célebre e infatigable Guillermo Ferrero).

Guillermo Ferrero acaba de publicar en París (lo ha publicado la casa Plon-Nourrit, casa conservadora) un libro interesante. Se titula "La ruina de la civilización antigua". La mayor parte de esas páginas aparecerán en los tres años de la conservadora Revue des Deux Mondes. Ahora, reunidos en volumen, en impresión, pueden juzgarse más detenidamente. Guillermo Ferrero es un periodista, un periodista de la historia. Si, tiene mucho del periodista Ferrero, tiene la brillantez, la amabilidad, y un poquito de facilidad. Un conterráneo suyo, Benito Croce, le ha atacado duramente, en alguno de los volúmenes en que han sido recogidos los "escritos de guerra" de Croce, pueden verse esas diatribas. Allí puede verse también como Croce trata a Claudio, a Barrés, etc. Hay evidente apasionamiento en Croce; lo hay al hablar de Ferrero — francófilo entusiasta durante la guerra — y al hablar de los escritores franceses. Croce fué un fervoroso germanófilo.

¿Está libre de defectos Ferrero? De ningún modo, en el epíteto de periodista que excelencia y sus máculas. En Ferrero un poco precipitado en sus juicios y un poco contradictorio. Sacrifica — a veces — a un efecto una deducción lógica. En las páginas de su nuevo libro podemos estudiar por completo la personalidad del historiador italiano. Ferrero quiere, ante todo, "dar una lección". Y esto (este finalismo histórico) es lo que le pierde. Ante las consecuencias de la guerra, ante el movimiento obrero actual, ante los síntomas universales de disgregación, este historiador de la antigua Roma, se yergue desde las páginas de la más importante, conservadora, revista de Francia y le hace la lección a los europeos de hoy. "Esto pasó en la antigüedad — les dice — y esto va a pasar ahora".

Lo malo es que el libro de Ferrero es una pura contradicción. Con esta conservadora, se puede sacar de él una deducción revolucionaria. Dices que Ferrero que comenzó siendo revolucionario (recordar su libro El Militarismo) quiere ser ahora conservador; pero se olvida de su papel y teje una obra en apariencia burguesa, en el fondo demagógica. Lo veremos detenidamente. La ruina de la civilización antigua... ¿Cuáles son las causas de la ruina del imperio romano? ¿Cuándo comienza la decadencia del mundo? ¿Cuándo comienza la decadencia del mundo? ¿Cuándo comienza la decadencia del mundo? Tales son las cuestiones que se plantea Ferrero.

En el año 285 de nuestra era — nos dice el historiador italiano — la civilización antigua se hallaba intacta. Esplendían las ciencias, las artes, la política. No se notaba ningún síntoma de decadencia. Y cincuenta años más tarde todo estaba en ruinas. (Se ve hacia donde apunta Ferrero. Si nos dijera a nosotros, europeos del 1921, que dentro de doscientos años, nuestra civilización de ahora, nuestra rebeldía de ahora, nuestra fatalidad de ahora, tal vez nos doliera el corazón, pero si el padre de familia que dice dentro de cincuenta años, sus nietos, los hijos de sus hijos, no podrán disponer de la propiedad que él ha conseguido, seguramente se estremecerá). A los cincuenta años — nos dice Ferrero — ya todo estaba por el suelo.

Y ¿por qué estaba todo por el suelo? Unos dicen que por causa del cristianismo; otros, que por abrumador exceso de tributos; otros, que por demasíado predominio del elemento extranjero en el imperio. Pero Ferrero sabe la verdad. Cayó Roma por desprestigio del principio de autoridad. Encarnaba esa autoridad el Senado; era el Senado elemento regulador de la vida política romana; procedía de él — legítimamente — todo poder; elegía el Senado los emperadores; velaba por el sostenimiento de la jerarquía. Se desprestigió el Senado romano; no pudo convertirse la arquitectura social del gran edificio del imperio, y la ruina fué rápida, estrepitosa y total.

Perfectamente. Pero, ¿por qué vino al monarca y vicio del famoso Senado? Decir que la causa de la decadencia de Roma se debe a la decadencia del Senado, no es decir nada; porque enseguida preguntaremos: ¿por qué cayó el Senado? Pero el mismo Ferrero nos da la clave. Lo del Senado evidentemente lo dice el historiador poniendo en las actuales instituciones políticas. Es como si nos dijera: "No seáis amigos

de los romanos", ha dado la fórmula definitiva de la filosofía de la historia. "Existen — escribe — causas generales, sea morales, sea físicas, que obran en cada monarquía, que elevan, la mantienen en auge o la precipitan. Todos los accidentes están sometidos a esas causas; y si el azar de una batalla, es decir, una causa particular, ha arruinado un Estado, era porque existía una causa general que hacía que ese Estado debía perecer por una sola batalla. En una palabra: la tendencia general arrastra con ella a todos los accidentes particulares".

La lección viene directa desde el siglo XVIII contra Carlyle y Emerson, y contra todos los que practican la superstición de los genios. No hay más genio que la masa, que la grande y férvida muchedumbre de los ciudadanos.

F. GONZALEZ

AZORIN

Solismas de las empresas

EL CURITO DE LAS ALTAS SALARIOS PARA AUMENTAR LAS TARIFAS

Son realmente curiosas las maniobras de los representantes de las empresas al sostener que es imprescindible el aumento de las tarifas para poder hacer frente a los gastos de explotación y a los aumentos en los salarios. Para tales propósitos se valen de cifras, tratando así de impresionar al público, haciendo creer que los ferroviarios están gozando de un "salario" igual o poco menos que a la renta jugosa que percibe cada accionista.

A pesar de esto, se sabe que no solamente se niegan a conceder el pequeño aumento propuesto por nuestros delegados al confeccionar los escalafones, que, por intermedio de la prensa capitalista, pretenden hacer lo imposible, como ser el de rebajar los sueldos, a todo el personal, llegando para realizar más economías a la suspensión de numerosos obreros y empleados.

Naturalmente que antes de tomar tan descabellada medida, deben de reflexionar muy cuidadosamente, por cuanto este propósito ha de estrellarse contra la fuerza de la organización. Jamás los obreros ferroviarios organizados podrán permanecer impasibles ante tales medidas; sabrán colocarse a la altura de las circunstancias. Si los ferroviarios del Paraguay en 1916, al decidirse las empresas a rebajar los salarios, respondieron con un movimiento unánime y enérgico, paralizando completamente todo el servicio ferroviario y procediendo violentamente contra los que traicionaban su justa causa, ¿cómo los de la Argentina, que cuentan con una organización fuerte y disciplinada, con el agregado que tienen en su haber la experiencia de los hechos, no han de permitir arbitrarias de esa naturaleza?

Las empresas han tratado y tratan de hacer creer con sus argumentos efectistas que la elevación de las tarifas es de todo punto necesaria para hacer frente a sus compromisos y mantener en vigor los sueldos y dar cumplimiento a otras mejoras que especifica la Reglamentación del Trabajo y los escalafones.

Para aquellos que no analizan los argumentos podrá parecer que, efectivamente, el único remedio para aumentar los sueldos, fuera el tan discutido aumento de las tarifas. Pero, el que estudia y analiza llega a conclusiones distintas.

Antes de 1917, las empresas jamás se valieron de él; es que tan pronto como el gobierno no se preocupaba del personal, a no ser para explotarlo mejor. El capitalismo no puede tener en cuenta a los trabajadores desorganizados; son éstos los que deben ocuparse de sus propios intereses y únicamente lo pueden hacer con eficacia cuando están unidos.

Cuando el personal se organiza, se encuentra en condiciones de exigir mejores condiciones de vida, y rechaza entonces el capitalismo se preocupa de él.

En 1917, en la histórica huelga de 24 días, fué cuando las empresas empezaron por utilizar a favor del aumento de las tarifas, las reclamaciones del personal, como ser: el cumplimiento de la Reglamentación del Trabajo y aumento en los sueldos, que consistió en un miserable 10 o 12 sobre los que se pagaban en aquella fecha.

En cambio, la elevación de las tarifas en un 22 o 24, dieron al personal un insignificante aumento. Desde esa fecha las empresas, a fin de apagar el espíritu sindical que iba desarrollándose entre los ferroviarios, — cosa que les fracasó — se decidieron a hacer un nuevo aumento a todos aquellos empleados que demostraban estar a su servicio de manera incondicional, en pequeña escala para la mayoría; pero en proporciones enormes, en cambio, a los altos empleados que representa la superioridad. Dichos aumentos fueron elevados hasta un 50 o 100 o 100 o 100 sobre los sueldos de más de 300 pesos.

Con solamente el aumento efectuado a varios de esos parásitos, podría alcanzar a un mayor aumento a numerosos obreros que desempeñan puestos de mayor utilidad y responsabilidad. ¿Qué significa un aumento de 10 o 12 a los sueldos de 80 a 150 pesos? Una verdadera insignificancia en comparación a los que hicieron con los sueldos de mayor cantidad.

Las empresas, que dicen que el personal gana sueldos fabulosos, se cuidan bien de dividir por categorías los aumentos, porque entonces se veía que los tales aumentos son, cuando no frívolos insignificantes.

general, los sueldos de hoy son superiores a los de hace cuatro años, no es menos cierto que las empresas han elevado las tarifas repetidas veces.

Si un guarda o auxiliar ganaba 80 pesos antes de 1917 y en la actualidad llega a 150, ¿qué aumento real existe si el costo de la vida se ha duplicado?

En cambio, para un jefe que ganaba 400 pesos, y haya conseguido hasta la fecha un aumento de 100 o 120, realmente es el quien ha tenido una elevación enorme en los sueldos, en comparación al personal restante.

Los abogados de las empresas, hacen de la estadística un arma maravillosa.

Las cifras son manejadas de tal modo que sólo sirven para sembrar la confusión.

También quieren justificar, por medio de balances, que al personal de algunos ferrocarriles se les ha aumentado el sueldo en más de un 100 o 120. Pero nada dicen, que en ello van incluidos los cientos de nuevos empleados que tomaron a raíz de la huelga de 1917; infinidad de reparaciones creadas, con su respectivo personal, entre otros, inspectores y jefes, que por figurar en diferentes categorías del otro personal, son acreedores a sueldos de 300 a 1000 pesos. Y todos estos gastos, en lo que se refiere a sueldos solamente, las empresas, con el cinismo propio de explotadores o vulgares aventureros, manifiestan que el personal está ganando un... ¿qué tanto? Pero, ¿accederán a un mayor aumento, siempre que se les permitiera elevar las tarifas? (.)

Creemos haber demostrado someramente el asunto, y los trabajadores podrán darse cuenta más fácilmente, que el único propósito que les guía a las empresas, es por todos los medios, conseguir el anhelado aumento de las tarifas.

H. V.

Casas del Central Buenos Aires

"Barbaros, las ideas no se matan"

Es público y notorio que en el F. C. Central Buenos Aires, desde el gerente hasta el último perrillo con un poco de mando, han emprendido una campaña sistemática de persecución a los obreros y empleados que mili-

tan en la Confraternidad; por la más mínima causa son suspendidos, multados o trasladados, como sucedió con el compañero José García, jefe de la estación Toro, trasladado a una estación de menor categoría sin causa real para ello. A los compañeros Costa Jefe de Roosevelt y Elizamburo, jefe de Gahan, se les amenazó con el traslado si no renunciaban a la organización. Como estos dos compañeros tienen intereses en las estaciones donde prestan servicios, las fué muy doloroso perderlos, teniendo en cuenta el miserable sueldo que este empresa paga a los jefes, obtienen, pues, por acatar la imposición draconiana de los señores que hacen las veces de superiores (mejor estarían pintando cruces en la Chacarita) y se separaron de la Confraternidad. Al compañero guarda Rodríguez Palma se le manifestó en cierta ocasión que para pagarlo la empresa unos días de permiso, debía ante todo renunciar a la organización. Como es natural, este compañero rechazó indignado el proceder poco caballeresco del superior.

Ahora bien: ¿piensan los señores que hacen las veces de superiores que han conseguido restar dos hombres a la Confraternidad? No, por cierto. Estos señores a pesar de ser patrióticos olvidan un pasaje de nuestra Historia Nacional, sucedido allá por el año 1842, cuando Sarmiento tuvo que emigrar a Chile, abandonando su hogar, perseguido por el tirano Rosas, escribiendo antes en las paredes de las casas estas palabras:

"A los hombres se les puede matar, pero a las ideas no." Pues bien, los compañeros afectados hacen auyas las palabras de Sarmiento. Son tan confraternales ahora como antes, pues las ideas no se matan, y la prueba de ello la tenemos en la huelga parcial del año 19 en que la empresa logró deshacer la antigua Federación, cuando en la infinidad de hombres trabajadores, pero quedó la idea; ésta no pudo matar el tiranismo, y al año esta idea tomó cuerpo y se organizó en la Confraternidad bajo el auspicio de los compañeros de Tracción.

No podía ser de otra manera, la semilla estaba sembrada en tierra fértil, tenía que dar buen fruto. Pueden, pues, los superiores reaccionarios perseguirnos todo lo que quieran, que no conseguiremos su objeto. El hombre nuevo, la idea no.

JUAN CONRAN

MOVIMIENTO E INFORMES SECCIONALES

BUENOS AIRES PACIFICO

IMPORTANTE LLAMADO A LA ORGANIZACIÓN DE LOS EMPLEADOS DE ADMINISTRACIÓN

Un núcleo de compañeros empleados de administración, ha editado y hecho circular entre todos los oficinistas de la línea, el importante manifiesto que transcribimos. En él se hacen notar las injusticias que cometen las empresas con los empleados y se les llama a formar parte de la organización. La opinión de esos compañeros es que el sindicato de empleados de administración y adherirse luego a nuestra organización. Sin embargo, consideramos que sería mucho más práctico que los compañeros de administración ingresaran en nuestra y al decir anterior, en la cual, como el resto de los trabajadores, formarían parte de la Confraternidad Ferroviaria, desde la cual podrían luchar con muchas más posibilidades de éxito conjuntamente con el resto de los obreros y empleados ferroviarios por el mejoramiento de sus condiciones de vida.

Esta es nuestra opinión, y esperamos que se nos oiga en cuanto por los compañeros de administración, si es que en realidad anhelan poner fin a las injusticias de que los hace víctimas la empresa.

He aquí el manifiesto a que aludimos:

A LOS EMPLEADOS FERROVIARIOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL F. C. PACIFICO

COMPANEROS FERROVIARIOS — Hace años que venimos bregando por la constitución de una entidad que defendiera con altura los derechos inalienables de todos los empleados en general, pero, la indiferencia de los empresarios de esta línea, nos ha hecho fracasar siempre la constitución de un organismo de esta índole.

Creemos nosotros que ante la insistencia y el continuo bregar en ese sentido, ya no quedamos más remedio que obtener la cantidad suficiente de compañeros decididos y abnegados que han secundado en esta obra. Porque vale más que estos casos pocos y buenos, que muchos y malos.

Es necesario, compañeros, hacer frente a los desmanes e injusticias que las empresas capitalistas extranjeras se proponen ya al no obtener el aumento de las tarifas ferroviarias, despidiendo y rebajando las categorías y los sueldos de los empleados y obreros. Contra estas posibles medidas debemos unírnos en un solo frente para contrarrestar tamaña injusticia. Estos males, debemos de arrojarnos, con una decisión y fuerte organización, que lleve por norte la lucha valiente y denodada, no solamente a la empresa del F. C. Pacífico, sino a todas las líneas de la CC. en general, que especulan con el hambre del trabajador, para alimentar sus arcas.

Compañeros: Hay que contrarrestar los abusos insostenibles de estos señores del capital que continuamente año tras año, aumentan las tarifas a su antojo, en un 10, en un 22, en un 50 y piensan aumentar todavía en un porcentaje mayor sus inmensas ganancias con un nuevo aumento de tarifas, o bien, rebajando nuestros sueldos, o despidiendo al personal, como ya está sucediendo en la línea, esto por un lado, y por otro lado, cubren ciertas vacantes con inútiles, analfabetos y mutilados de la masacre europea, con grandes sueldos y con contratos sorprendentes.

Contra estas injusticias, contra estas iniquidades y con otras más que difícilmente podríamos detallar y que diariamente se producen, nadie mejor que nosotros los empleados ferroviarios, constituyendo nuestro sindicato y fortaleciendo, cobijados en los pliegues de la amplia bandera de la Confraternidad, haremos respetar nuestros derechos. ¿Qué nos hay, debido a nuestra indiferencia?

La Asociación F. Nacional, entidad patronal, no satisface con su manto mutualista y con su eutética y crediticia la necesidad preñadora de estos momentos de estuñicia. Solamente las organizaciones auténticas y desinteresadas del prejuicio patronal son las llamadas a desplegar una actividad revolucionaria y extender a la altura de los momentos actuales.

gunda, organizando una institución de resistencia que, frente a las organizaciones patronales y frente a los capitalistas enebrecidos, podamos defender nuestros derechos, como ser: el salario, el descanso, con las demás organizaciones obreras, que luchan hace años denodada y valientemente fortaleciendo y consolidando sus organismos con los inquebrantables y leales, que se han inspirados en los sanos principios que persiguen.

Compañeros: ¡Contra la avaricia patronal constituyamos nuestro sindicato! ¡Contra la burguesía conligada oponámonos!

¡Constituyamos nuestro sindicato y a la obra, compañeros!

VARIOS COMPANEROS FERROVIARIOS.

Nota. — En breve citaremos a una asamblea general para dejar constituido definitivamente nuestro sindicato.

A mis compañeros

En más de una oportunidad he podido constatar, que a las asambleas que convoca la secretaría de la sección, no concurren la cantidad de compañeros que sería de desear, en relación con el número que la compone.

Esto significa ni más ni menos que un desconocimiento de los derechos y obligaciones de cada asociado, y al propio tiempo poca fe en los asociados poco espíritu, que los anima en pro de la organización, dando a entender aparentemente que poco les interesa, que las cosas se desarrollen en cualquier forma. Y al decir anterior, en la cual, como el resto de los trabajadores, formarían parte de la Confraternidad Ferroviaria, desde la cual podrían luchar con muchas más posibilidades de éxito conjuntamente con el resto de los obreros y empleados ferroviarios por el mejoramiento de sus condiciones de vida.

Es necesario que se comprometan, de que todos los compañeros estén en la obligación de conocer con precisión los detalles todos los autos que realizan los cuerpos centrales, y que contribuyan con su intervención a solucionar los problemas que se realicen en las asambleas de las secciones.

Estamos en vísperas de grandes acontecimientos, para reivindicar nuestros derechos, usurpados por los capitalistas, para combatir a las empresas y al gobierno a que antes del 31 de Diciembre próximo deben quedar todos los asuntos en trámite, completamente solucionados; medidas estas que se han tomado en la reunión plenaria de los sindicatos de Tracción, Tracción, Talles y Junta Central del 14 del etc., y poner así de esta manera un punto final a los vergonzosos abusos que a diario venimos cometiendo las empresas, y especialmente la del Pacífico.

MI opinión sincera y leal, compañeros está esbozada en estas cuatro líneas, permitiendo hacer un llamado a todos e invitando a la más puntual asistencia a las asambleas.

Por otra parte, la comisión administrativa debe convocar con más frecuencia, para que ellas se realicen con el mayor número de compañeros que sea posible.

[Compañeros! Es necesario que desaparezca esa indolencia que parece haberse personificado en Vds. y concurren a las asambleas, que es el puesto de honor de todo ferroviario consciente.]

M. C. RODRIGUEZ

ALMANZA

A los socios. — Parece increíble que los obreros ferroviarios en vez de ocuparnos en lo que interesa para bien nuestro, hacemos caso omiso a las convocatorias para asambleas o reuniones donde se deben discutir nuestros asuntos, pero existe una plaga (más perjudicial que la langosta) que se llama "quinielas" y para esta plaga los compañeros que se dedican a jugar a los quinielas, se juegan el par de sus hijos y hay que lamentar que muchos no pagan la cuota mensual por jugar a las quinielas, y después todo se vuelve crítica la Confraternidad y comisiones directivas y cuando le viene a confiar algún cargo para que vean

los "manejos" de más cerca ninguno quiere aceptar para muchos es mejor otra hacer una absurda. Compañeros: no es en los "boliches" o las "quinielas" donde está nuestro lugar, este es en los locales obreros y bibliotecas; pues es una vergüenza que se convoque a una asamblea y se acuda más que a un pequeño número de compañeros y muchas veces hay que suspenderla por falta de número y esto pasa en una sección como Almazán.

CORRESPONSAL

TERMINAR HAGO UN LLAMADO A LOS COMPANEROS para que reflexionen y se den de "quinielas" y boliches, pues si seguimos así, pronto daremos con la cabeza en el "pescero" que es lo que el capital quiere.

INGENIERO WHITE

Y SIGUEN LOS ABUSOS. — Cada día que transcurre se hace sentir más la manera absurda y caprichosa con que interpretan las empresas los escalafones actualmente en vigencia; y no es solamente la forma de interpretación sino que también la actitud que hacen alarde los jefes e inspectores cuando un compañero afectado por los castigos impuestos arbitrariamente por las empresas, se presenta ante ellos para reclamar que los escalafones le acuerdan y los cupos les niegan.

Por ejemplo: la empresa la del F. C. Sud por lo menos pretende que el inciso F. de la reglamentación del trabajo en la parte "servicio diagramado en trenes de carga", impone al guarda la obligación de continuar trabajando aún en el caso de llevar ya trabajadas 12 o más horas; como este lo ocurrió a un personal de guardas de las casas de servicio (incluida la media hora para dejar) plantado el tren de determinada estación porque para llegar a la que se destinaba el tren, debía recargar media hora, por esa causa se le suspende tres días dejando a la empresa que de acuerdo al inciso F. de la reglamentación en la parte "servicio diagramado en trenes de carga", impone al guarda la obligación de continuar trabajando aún en el caso de llevar ya trabajadas 12 o más horas; como este lo ocurrió a un personal de guardas de las casas de servicio (incluida la media hora para dejar) plantado el tren de determinada estación porque para llegar a la que se destinaba el tren, debía recargar media hora, por esa causa se le suspende tres días dejando a la empresa que de acuerdo al inciso F. de la reglamentación en la parte "servicio diagramado en trenes de carga", impone al guarda la obligación de continuar trabajando aún en el caso de llevar ya trabajadas 12 o más horas; como este lo ocurrió a un personal de guardas de las casas de servicio (incluida la media hora para dejar) plantado el tren de determinada estación porque para llegar a la que se destinaba el tren, debía recargar media hora, por esa causa se le suspende tres días dejando a la empresa que de acuerdo al inciso F. de la reglamentación en la parte "servicio diagramado en trenes de carga", impone al guarda la obligación de continuar trabajando aún en el caso de llevar ya trabajadas 12 o más horas; como este lo ocurrió a un personal de guardas de las casas de servicio (incluida la media hora para dejar) plantado el tren de determinada estación porque para llegar a la que se destinaba el tren, debía recargar media hora, por esa causa se le suspende tres días dejando a la empresa que de acuerdo al inciso F. de la reglamentación en la parte "servicio diagramado en trenes de carga", impone al guarda la obligación de continuar trabajando aún en el caso de llevar ya trabajadas 12 o más horas; como este lo ocurrió a un personal de guardas de las casas de servicio (incluida la media hora para dejar) plantado el tren de determinada estación porque para llegar a la que se destinaba el tren, debía recargar media hora, por esa causa se le suspende tres días dejando a la empresa que de acuerdo al inciso F. de la reglamentación en la parte "servicio diagramado en trenes de carga", impone al guarda la obligación de continuar trabajando aún en el caso de llevar ya trabajadas 12 o más horas; como este lo ocurrió a un personal de guardas de las casas de servicio (incluida la media hora para dejar) plantado el tren de determinada estación porque para llegar a la que se destinaba el tren, debía recargar media hora, por esa causa se le suspende tres días dejando a la empresa que de acuerdo al inciso F. de la reglamentación en la parte "servicio diagramado en trenes de carga", impone al guarda la obligación de continuar trabajando aún en el caso de llevar ya trabajadas 12 o más horas; como este lo ocurrió a un personal de guardas de las casas de servicio (incluida la media hora para dejar) plantado el tren de determinada estación porque para llegar a la que se destinaba el tren, debía recargar media hora, por esa causa se le suspende tres días dejando a la empresa que de acuerdo al inciso F. de la reglamentación en la parte "servicio diagramado en trenes de carga", impone al guarda la obligación de continuar trabajando aún en el caso de llevar ya trabajadas 12 o más horas; como este lo ocurrió a un personal de guardas de las casas de servicio (incluida la media hora para dejar) plantado el tren de determinada estación porque para llegar a la que se destinaba el tren, debía recargar media hora, por esa causa se le suspende tres días dejando a la empresa que de acuerdo al inciso F. de la reglamentación en la parte "servicio diagramado en trenes de carga", impone al guarda la obligación de continuar trabajando aún en el caso de llevar ya trabajadas 12 o más horas; como este lo ocurrió a un personal de guardas de las casas de servicio (incluida la media hora para dejar) plantado el tren de determinada estación porque para llegar a la que se destinaba el tren, debía recargar media hora, por esa causa se le suspende tres días dejando a la empresa que de acuerdo al inciso F. de la reglamentación en la parte "servicio diagramado en trenes de carga", impone al guarda la obligación de continuar trabajando aún en el caso de llevar ya trabajadas 12 o más horas; como este lo ocurrió a un personal de guardas de las casas de servicio (incluida la media hora para dejar) plantado el tren de determinada estación porque para llegar a la que se destinaba el tren, debía recargar media hora, por esa causa se le suspende tres días dejando a la empresa que de acuerdo al inciso F. de la reglamentación en la parte "servicio diagramado en trenes de carga", impone al guarda la obligación de continuar trabajando aún en el caso de llevar ya trabajadas 12 o más horas; como este lo ocurrió a un personal de guardas de las casas de servicio (incluida la media hora para dejar) plantado el tren de determinada estación porque para llegar a la que se destinaba el tren, debía recargar media hora, por esa causa se le suspende tres días dejando a la empresa que de acuerdo al inciso F. de la reglamentación en la parte "servicio diagramado en trenes de carga", impone al guarda la obligación de continuar trabajando aún en el caso de llevar ya trabajadas 12 o más horas; como este lo ocurrió a un personal de guardas de las casas de servicio (incluida la media hora para dejar) plantado el tren de determinada estación porque para llegar a la que se destinaba el tren, debía recargar media hora, por esa causa se le suspende tres días dejando a la empresa que de acuerdo al inciso F. de la reglamentación en la parte "servicio diagramado en trenes de carga", impone al guarda la obligación de continuar trabajando aún en el caso de llevar ya trabajadas 12 o más horas; como este lo ocurrió a un personal de guardas de las casas de servicio (incluida la media hora para dejar) plantado el tren de determinada estación porque para llegar a la que se destinaba el tren, debía recargar media hora, por esa causa se le suspende tres días dejando a la empresa que de acuerdo al inciso F. de la reglamentación en la parte "servicio diagramado en trenes de carga", impone al guarda la obligación de continuar trabajando aún en el caso de llevar ya trabajadas 12 o más horas; como este lo ocurrió a un personal de guardas de las casas de servicio (incluida la media hora para dejar) plantado el tren de determinada estación porque para llegar a la que se destinaba el tren, debía recargar media hora, por esa causa se le suspende tres días dejando a la empresa que de acuerdo al inciso F. de la reglamentación en la parte "servicio diagramado en trenes de carga", impone al guarda la obligación de continuar trabajando aún en el caso de llevar ya trabajadas 12 o más horas; como este lo ocurrió a un personal de guardas de las casas de servicio (incluida la media hora para dejar) plantado el tren de determinada estación porque para llegar a la que se destinaba el tren, debía recargar media hora, por esa causa se le suspende tres días dejando a la empresa que de acuerdo al inciso F. de la reglamentación en la parte "servicio diagramado en trenes de carga", impone al guarda la obligación de continuar trabajando aún en el caso de llevar ya trabajadas 12 o más horas; como este lo ocurrió a un personal de guardas de las casas de servicio (incluida la media hora para dejar) plantado el tren de determinada estación porque para llegar a la que se destinaba el tren, debía recargar media hora, por esa causa se le suspende tres días dejando a la empresa que de acuerdo al inciso F. de la reglamentación en la parte "servicio diagramado en trenes de carga", impone al guarda la obligación de continuar trabajando aún en el caso de llevar ya trabajadas 12 o más horas; como este lo ocurrió a un personal de guardas de las casas de servicio (incluida la media hora para dejar) plantado el tren de determinada estación porque para llegar a la que se destinaba el tren, debía recargar media hora, por esa causa se le suspende tres días dejando a la empresa que de acuerdo al inciso F. de la reglamentación en la parte "servicio diagramado en trenes de carga", impone al guarda la obligación de continuar trabajando aún en el caso de llevar ya trabajadas 12 o más horas; como este lo ocurrió a un personal de guardas de las casas de servicio (incluida la media hora para dejar) plantado el tren de determinada estación porque para llegar a la que se destinaba el tren, debía recargar media hora, por esa causa se le suspende tres días dejando a la empresa que de acuerdo al inciso F. de la reglamentación en la parte "servicio diagramado en trenes de carga", impone al guarda la obligación de continuar trabajando aún en el caso de llevar ya trabajadas 12 o más horas; como este lo ocurrió a un personal de guardas de las casas de servicio (incluida la media hora para dejar) plantado el tren de determinada estación porque para llegar a la que se destinaba el tren, debía recargar media hora, por esa causa se le suspende tres días dejando a la empresa que de acuerdo al inciso F. de la reglamentación en la parte "servicio diagramado en trenes de carga", impone al guarda la obligación de continuar trabajando aún en el caso de llevar ya trabajadas 12 o más horas; como este lo ocurrió a un personal de guardas de las casas de servicio (incluida la media hora para dejar) plantado el tren de determinada estación porque para llegar a la que se destinaba el tren, debía recargar media hora, por esa causa se le suspende tres días dejando a la empresa que de acuerdo al inciso F. de la reglamentación en la parte "servicio diagramado en trenes de carga", impone al guarda la obligación de continuar trabajando aún en el caso de llevar ya trabajadas 12 o más horas; como este lo ocurrió a un personal de guardas de las casas de servicio (incluida la media hora para dejar) plantado el tren de determinada estación porque para llegar a la que se destinaba el tren, debía recargar media hora, por esa causa se le suspende tres días dejando a la empresa que de acuerdo al inciso F. de la reglamentación en la parte "servicio diagramado en trenes de carga", impone al guarda la obligación de continuar trabajando aún en el caso de llevar ya trabajadas 12 o más horas; como este lo ocurrió a un personal de guardas de las casas de servicio (incluida la media hora para dejar) plantado el tren de determinada estación porque para llegar a la que se destinaba el tren, debía recargar media hora, por esa causa se le suspende tres días dejando a la empresa que de acuerdo al inciso F. de la reglamentación en la parte "servicio diagramado en trenes de carga", impone al guarda la obligación de continuar trabajando aún en el caso de llevar ya trabajadas 12 o más horas; como este lo ocurrió a un personal de guardas de las casas de servicio (incluida la media hora para dejar) plantado el tren de determinada estación porque para llegar a la que se destinaba el tren, debía recargar media hora, por esa causa se le suspende tres días dejando a la empresa que de acuerdo al inciso F. de la reglamentación en la parte "servicio diagramado en trenes de carga", impone al guarda la obligación de continuar trabajando aún en el caso de llevar ya trabajadas 12 o más horas; como este lo ocurrió a un personal de guardas de las casas de servicio (incluida la media hora para dejar) plantado el tren de determinada estación porque para llegar a la que se destinaba el tren, debía recargar media hora, por esa causa se le suspende tres días dejando a la empresa que de acuerdo al inciso F. de la reglamentación en la parte "servicio diagramado en trenes de carga", impone al guarda la obligación de continuar trabajando aún en el caso de llevar ya trabajadas 12 o más horas; como este lo ocurrió a un personal de guardas de las casas de servicio (incluida la media hora para dejar) plantado el tren de determinada estación porque para llegar a la que se destinaba el tren, debía recargar media hora, por esa causa se le suspende tres días dejando a la empresa que de acuerdo al inciso F. de la reglamentación en la parte "servicio diagramado en trenes de carga", impone al guarda la obligación de continuar trabajando aún en el caso de llevar ya trabajadas 12 o más horas; como este lo ocurrió a un personal de guardas de las casas de servicio (incluida la media hora para dejar) plantado el tren de determinada estación porque para llegar a la que se destinaba el tren, debía recargar media hora, por esa causa se le suspende tres días dejando a la empresa que de acuerdo al inciso F. de la reglamentación en la parte "servicio diagramado en trenes de carga", impone al guarda la obligación de continuar trabajando aún en el caso de llevar ya trabajadas 12 o más horas; como este lo ocurrió a un personal de guardas de las casas de servicio (incluida la media hora para dejar) plantado el tren de determinada estación porque para llegar a la que se destinaba el tren, debía recargar media hora, por esa causa se le suspende tres días dejando a la empresa que de acuerdo al inciso F. de la reglamentación en la parte "servicio diagramado en trenes de carga", impone al guarda la obligación de continuar trabajando aún en el caso de llevar ya trabajadas 12 o más horas; como este lo ocurrió a un personal de guardas de las casas de servicio (incluida la media hora para dejar) plantado el tren de determinada estación porque para llegar a la que se destinaba el tren, debía recargar media hora, por esa causa se le suspende tres días dejando a la empresa que de acuerdo al inciso F. de la reglamentación en la parte "servicio diagramado en trenes de carga", impone al guarda la obligación de continuar trabajando aún en el caso de llevar ya trabajadas 12 o más horas; como este lo ocurrió a un personal de guardas de las casas de servicio (incluida la media hora para dejar) plantado el tren de determinada estación porque para llegar a la que se destinaba el tren, debía recargar media hora, por esa causa se le suspende tres días dejando a la empresa que de acuerdo al inciso F. de la reglamentación en la parte "servicio diagramado en trenes de carga", impone al guarda la obligación de continuar trabajando aún en el caso de llevar ya trabajadas 12 o más horas; como este lo ocurrió a un personal de guardas de las casas de servicio (incluida la media hora para dejar) plantado el tren de determinada estación porque para llegar a la que se destinaba el tren, debía recargar media hora, por esa causa se le suspende tres días dejando a la empresa que de acuerdo al inciso F. de la reglamentación en la parte "servicio diagramado en trenes de carga", impone al guarda la obligación de continuar trabajando aún en el caso de llevar ya trabajadas 12 o más horas; como este lo ocurrió a un personal de guardas de las casas de servicio (incluida la media hora para dejar) plantado el tren de determinada estación porque para llegar a la que se destinaba el tren, debía recargar media hora, por esa causa se le suspende tres días dejando a la empresa que de acuerdo al inciso F. de la reglamentación en la parte "servicio diagramado en trenes de carga", impone al guarda la obligación de continuar trabajando aún en el caso de llevar ya trabajadas 12 o más horas; como este lo ocurrió a un personal de guardas de las casas de servicio (incluida la media hora para dejar) plantado el tren de determinada estación porque para llegar a la que se destinaba el tren, debía recargar media hora, por esa causa se le suspende tres días dejando a la empresa que de acuerdo al inciso F. de la reglamentación en la parte "servicio diagramado en trenes de carga", impone al guarda la obligación de continuar trabajando aún en el caso de llevar ya trabajadas 12 o más horas; como este lo ocurrió a un personal de guardas de las casas de servicio (incluida la media hora para dejar) plantado el tren de determinada estación porque para llegar a la que se destinaba el tren, debía recargar media hora, por esa causa se le suspende tres días dejando a la empresa que de acuerdo al inciso F. de la reglamentación en la parte "servicio diagramado en trenes de carga", impone al guarda la obligación de continuar trabajando aún en el caso de llevar ya trabajadas 12 o más horas; como este lo ocurrió a un personal de guardas de las casas de servicio (incluida la media hora para dejar) plantado el tren de determinada estación porque para llegar a la que se destinaba el tren, debía recargar media hora, por esa causa se le suspende tres días dejando a la empresa que de acuerdo al inciso F. de la reglamentación en la parte "servicio diagramado en trenes de carga", impone al guarda la obligación de continuar trabajando aún en el caso de llevar ya trabajadas 12 o más horas; como este lo ocurrió a un personal de guardas de las casas de servicio (incluida la media hora para dejar) plantado el tren de determinada estación porque para llegar a la que se destinaba el tren, debía recargar media hora, por esa causa se le suspende tres días dejando a la empresa que de acuerdo al inciso F. de la reglamentación en la parte "servicio diagramado en trenes de carga", impone al guarda la obligación de continuar trabajando aún en el caso de llevar ya trabajadas 12 o más horas; como este lo ocurrió a un personal de guardas de las casas de servicio (incluida la media hora para dejar) plantado el tren de determinada estación porque para llegar a la que se destinaba el tren, debía recargar media hora, por esa causa se le suspende tres días dejando a la empresa que de acuerdo al inciso F. de la reglamentación en la parte "servicio diagramado en trenes de carga", impone al guarda la obligación de continuar trabajando aún en el caso de llevar ya trabajadas 12 o más horas; como este lo ocurrió a un personal de guardas de las casas de servicio (incluida la media hora

Si la educación y los consejos dieran el menor fruto, ¿cómo el discípulo de Séneca habría podido ser un Nerón?

A. Schopenhauer

para todos mis compañeros ferroviarios en general y en particular para

A mis camaradas. — Teniendo en cuenta la situación crítica porque atraviesa esta sección, después del

fracaso llevado a cabo por el "Sindicato Unico", es un deber de todos los compañeros organizarse para así hacer cesar a la empresa en los abusos que a diario viene cometiendo con todos los obreros de esta sección. Todos nos preguntamos donde iremos" a parar en el tren que actualmente estamos embarcados y no nos damos cuenta que organizándonos nuevamente is

La superioridad está hoy en su apogeo; nunca los obreros le proporcionaron una oportunidad tan brillante como la actual; suspensiones, días de castigo, rebaja y exoneración forzosa, y, con todos estos procedimientos,

nos quedamos tan satisfechos, que hasta vergüenza da decir que en otro-
ra fuimos luchadores. El fruto de la
obra de los revolucionarios de cartón.
Y no es este el único mal; no; en la
situación porque atravesamos — pese
a quien pese, y dicho sea de paso —
los compañeros maquinistas se mues-
tran indiferentes y hasta opino se mo-
dan de los castigos que reciben otros

compañeros de reparticiones distintas, sin tener siquiera en cuenta que todos nos cobijamos bajo una bandera. Y si la empresa actualmente tiene ciertas consideraciones con el personal de tracción, es porque primeramente hará todo lo posible de quebrantar y destruir los pocos bríos morales que al personal de tráfico y otras reparticiones le restan; a los compañeros

maquinistas quien hoy los tratan no tan marcadamente lo patrones, parecen que hubieran salido del ambiente proletario para substituirse con gestos, modales y expresiones burguesas.

A ellos, viejos luchadores expertos en las continuas batallas proletarias, me dirijo. La Fraternidad, que en su seno cobija a hombres de experiencia de 20 y tantos años serían los

primeros en servir de guía a la juventud obrera del riel que pocas noticias tienen en las luchas obreras. ¿Cuál es la causa que induce a los compañeros maquinistas, a aislarse de los compañeros de tráfico? En el servicio, como fuera de él, deben de tratarse como verdaderos hermanos de lucha y sufrimientos y cuando un empleado de lugar a normalidades

como compañero, se le debe llamar al
orden haciéndoles comprender lo buen
no y lo malo, previniéndoles que es-
to acarrea serias dificultades para la
organización, y un buen consejo vale
más que un reporte mal hecho. Todos
pregonamos compafierismo... en es-
ta forma no se consigue nada, resul-
tando lo contrario, ya que nacen los
odios y se busca de perduleses quien

primero pueda. No, compañeros, hay que cambiar de táctica, que sea más consecuente, que lleve los requisitos de la palabra ¡compañeros!., "¡confraternidad ferroviaria!."

J. A.

Matrícula 29841.

ULTIMA HORA

A propósito de una pretendida
huelga general

en el Central Argentino

El tristemente célebre "Sindicato único de los trabajadores del Central Argentino" ha vuelto declarar una

nueva huelga. Como alrededor de este hecho han empezado a bordarse comentarios antojadizos, la junta central ha creído oportuno hacer al respecto la siguiente declaración, que por falta de espacio no podemos comentar.

Declaración de la junta central so-

Teniendo conocimiento de que se ha afirmado que la Confraternidad Ferroviaria no ha atendido el pedido de solidaridad formulado por el Sindicato de Trabajadores del F. C. C. A., que patrocina la huelga

del personal de talleres de Rosario y Pérez, y a fin de que no se hagan maliciosos ni interesados comentarios sobre la actitud de la Confraternidad en esta emergencia, declaramos en forma terminante:

Que hasta hoy 14 de noviembre no se nos ha comunicado nada oficialmente por parte del Sindicato de O-

Que la única información en nuestro poder es la de nuestro Sindicato de Tráfico de Rosario de fecha 6 (seis) del corriente, en la que se nos hacía saber que habían contestado al Sindicato de Trabajadores del U. G.

C. A. respecto a su circular 31 A que se dirigieran directamente a los cuerpos centrales en su pedido de solidaridad, sin que como lo hemos dicho lo hayan hecho.

Que es falsa la noticia que dió "La Capital" de Rosario, de que la Contratendencia haya hecho declaraciones.

Que ni los Comités Centrales de los Sindicatos adheridos ni la Junta Central de la Contraternidad Ferroviaria, han hecho ninguna declaración ni privada ni periodística, sobre la mencionada huelga, ni emitido ningún juicio, favorable o adverso, respecto a ella.

Por la Confraternidad Ferroviaria.
Antonio Tramonti, presidente; José
B. Basanta, secretario general.

DE BALTASAR GRACIAN

En primer paso de la ignorancia
se presumir saber y muchos sabrían,
si no pensasen que saben.

—

... Yo más quisiera haberlas con
pellazos que tentos. Mole a todo

pero de verdad que la necesidad es intolerable y más para entendidos,

